

Shinichi Sugimoto
86142-601

日 本 国 特 許 庁
JAPAN PATENT OFFICE

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office.

出 願 年 月 日 2 0 0 3 年 9 月 1 8 日
Date of Application:

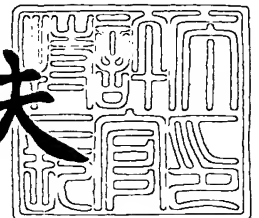
出 願 番 号 特 願 2 0 0 3 - 3 2 6 4 0 9
Application Number:
[ST. 10/C] : [J P 2 0 0 3 - 3 2 6 4 0 9]

出 願 人 タ カ タ 株 式 会 社
Applicant(s):

2 0 0 3 年 1 0 月 3 日

特許庁長官
Commissioner,
Japan Patent Office

今 井 康 夫



出証番号 出証特 2 0 0 3 - 3 0 8 1 8 5 9

【書類名】 特許願
【整理番号】 P-11348
【あて先】 特許庁長官殿
【発明者】
 【住所又は居所】 東京都港区六本木 1 丁目 4 番 3 0 号 タカタ株式会社内
 【氏名】 杉本 真一
【特許出願人】
 【識別番号】 000108591
 【氏名又は名称】 タカタ株式会社
【代理人】
 【識別番号】 100086911
 【弁理士】
 【氏名又は名称】 重野 剛
【先の出願に基づく優先権主張】
 【出願番号】 特願2002-319996
 【出願日】 平成14年11月 1日
【手数料の表示】
 【予納台帳番号】 004787
 【納付金額】 21,000円
【提出物件の目録】
 【物件名】 特許請求の範囲 1
 【物件名】 明細書 1
 【物件名】 図面 1
 【物件名】 要約書 1
 【包括委任状番号】 0207159

【書類名】 特許請求の範囲**【請求項 1】**

エアバッグと、
該エアバッグが取り付けられたリテーナと、
該エアバッグを覆っており、該リテーナに向って後退移動可能であり、裏面に脚片部が立設されているモジュールカバーと、
該モジュールカバーの後退によって ON となるホーンスイッチとを有するエアバッグ装置において、
該脚片部に補強板が取り付けられ、該補強板に連なる張出片が該脚片部よりも外周側のモジュールカバー裏面に沿って配置されており、
該リテーナから延出したブラケットが該張出片に対峙しており、
該張出片とブラケットとの間に前記ホーンスイッチが設けられていることを特徴とするエアバッグ装置。

【請求項 2】

請求項 1 において、前記補強板は、前記脚片部の立設方向の先端縁に沿って配置されており、
該補強板と張出片とが一体となっていることを特徴とするエアバッグ装置。

【請求項 3】

請求項 1 又は 2 において、前記ブラケットとモジュールカバー裏面との間に前記張出片が配置されており、
該ブラケットと張出片との間に、両者を離隔方向に付勢する弾性体が介在されており、
該ブラケット及び張出片の一方にモジュールカバーの後退移動を案内するためのガイド軸が固着されており、該ブラケット及び張出片の他方に設けられたガイド軸挿通口に該ガイド軸が挿通されており、
該ガイド軸には、該ブラケット及び張出片の該他方が該ガイド軸から拔出することを阻止するためのストッパ部が設けられていることを特徴とするエアバッグ装置。

【請求項 4】

請求項 1 又は 2 において、前記ブラケットとモジュールカバー裏面との間に前記張出片が配置されており、
該ブラケットと張出片とが板バネで連結されていることを特徴とするエアバッグ装置。

【請求項 5】

請求項 3 又は 4 において、モジュールカバーの傾きの支点と前記モジュールカバーの外縁部とは、該モジュールカバーの後退移動方向において、前記リテーナから略同一高さに配置されていることを特徴とするエアバッグ装置。

【書類名】明細書**【発明の名称】**エアバッグ装置**【技術分野】****【0001】**

本発明はホーンスイッチを有するエアバッグ装置に係り、特に押されるとモジュールカバーのみが動いてホーンスイッチがONとなるように構成されたエアバッグ装置に関する。

【背景技術】**【0002】**

自動車のステアリングホイールに設置される運転席用エアバッグ装置として該エアバッグ装置のモジュールカバーを押すとホーンスイッチがONとなり、ホーンが吹鳴するものがある。この場合、下記特許文献1、2のように、エアバッグ装置の全体ではなくモジュールカバーのみが動くように構成されていると、ホーンスイッチをONとさせるために必要な押圧力が少なくて済む。これらのエアバッグ装置にあっては、モジュールカバーはリテーナに設けられたフックによってリテーナに対し係止されている。

【特許文献1】特開平10-100832号公報**【特許文献2】**特開2001-114057号公報**【発明の開示】****【発明が解決しようとする課題】****【0003】**

運転席用のエアバッグ装置にあっては、インフレーターが作動してモジュールカバーがテアラインに沿って開裂しエアバッグが膨張する場合、モジュールカバーに対し該モジュールカバーをリテーナから引き離す方向に大きな力が加えられる。

【0004】

モジュールカバーをリテーナに対し接離方向に移動可能とし、モジュールカバーをリテーナ側のフックに係止させるようにしたエアバッグ装置にあっては、脚片部の肉厚を大きくし、エアバッグ膨張時の大負荷荷重に対抗するようにしている。

【0005】

本発明は、脚片部の肉厚を大きくするまでもなくモジュールカバーがエアバッグ膨張時の大負荷荷重に対抗することができるエアバッグ装置を提供することを目的とする。

【課題を解決するための手段】**【0006】**

本発明のエアバッグ装置は、エアバッグと、該エアバッグが取り付けられたリテーナと、該エアバッグを覆っており、該リテーナに向って後退移動可能であり、裏面に脚片部が立設されているモジュールカバーと、該モジュールカバーの後退によってONとなるホーンスイッチとを有するエアバッグ装置において、該脚片部に補強板が取り付けられ、該補強板に連なる張出片が該脚片部よりも外方のモジュールカバー裏面に沿って配置されており、該リテーナから延出したブラケットが該張出片に対峙しており、該張出片とブラケットとの間に前記ホーンスイッチが設けられていることを特徴とするものである。

【0007】

かかるエアバッグ装置にあっては、インフレーターが作動してモジュールカバーが開放する場合に、モジュールカバーの脚片部に大荷重が加えられたとしても、この脚片部に補強板が取り付けられているので、脚片部の肉厚を大きくするまでもなく、この大荷重に十分に対抗することができる。なお、脚片部の肉厚を大きくした上で補強板を取り付けるならば、補強板の強度及び剛性が著しく高いものとなる。

【0008】

本発明では、補強板は、前記脚片部の立設方向の先端縁に沿って配置されており、該補強板と張出片とが一体となっている構成としてもよい。このように構成した場合には、張出片は補強板からリップの如く起立したものとなるので、補強板の強度及び剛性が高くなる。また、張出片と補強板とが一体となっているため、補強板を脚片部に取り付けるだけで

、張出片も脚片部に取り付けられることになり、エアバッグ装置の組み立てが容易になる。また、張出片の取付位置精度を向上させることもできる。

【0009】

本発明では、前記ブラケットとモジュールカバー裏面との間に前記張出片が配置されており、該ブラケットと張出片との間に、両者を離隔方向に付勢する弾性体が介在されており、該ブラケット及び張出片の一方にモジュールカバーの後退移動を案内するためのガイド軸が固着されており、該ブラケット及び張出片の他方に設けられたガイド軸挿通口に該ガイド軸が挿通されており、該ガイド軸には、該ブラケット及び張出片の該他方が該ガイド軸から拔出することを阻止するためのストッパ部が設けられている構成とすることが好ましい。かかる構成とした場合、インフレーターが作動してモジュールカバーに対しリテーナから離反する方向に力が加えられたときに、ブラケット及びガイド軸を介して、モジュールカバーがリテーナにしっかりと保持される。ブラケットと張出片とが板バネを介して連結された場合も、同様の作用効果が奏される。

【0010】

本発明においては、張出片とモジュールカバーの外縁部とは、該モジュールカバーの後退移動方向において、リテーナから略同一高さに配置されていることが好ましい。なお、この略同一高さとは、該モジュールカバーの後退移動方向における張出片とモジュールカバー外縁部とのリテーナからの距離の差が、例えば0～10mmであることをいう。

【0011】

このように構成した場合、モジュールカバーの一方の側の外縁部を押圧してホーンスイッチON操作を行なったときには、該モジュールカバーは張出片を支点として該一方の側へ傾くが、張出片とモジュールカバー外縁部とが該モジュールカバーの後退移動方向においてリテーナから略同一高さに配置されているので、このモジュールカバーの傾きに伴うモジュールカバー外縁部の側方への移動量が小さい。即ち、このモジュールカバーの傾きの支点とモジュールカバー外縁部とのリテーナからの高さの差が小さいほど、該モジュールカバー外縁部の側方への移動量が小さくなる。

【0012】

そのため、このように構成されたエアバッグ装置が設置されるステアリングホイールにあっては、そのモジュールカバー周辺部と該モジュールカバーとの間のクリアランスが小さくても足りる。また、これにより、このエアバッグ装置付きステアリングホイールを、モジュールカバーとモジュールカバー周辺部との間のクリアランスが目立ちにくい、見栄えの良いものとすることができる。

【発明の効果】

【0013】

本発明のエアバッグ装置は、モジュールカバーのみが浮動してホーンスイッチをONさせるようにしたエアバッグ装置において、エアバッグ膨張作動時にもモジュールカバーをリテーナに確実に保持させておくことができる。

【発明を実施するための最良の形態】

【0014】

以下、図面を参照して実施の形態について説明する。第1図は実施の形態に係るエアバッグ装置の下方からの斜視図、第2図はこのエアバッグ装置の左右幅方向に沿ってとった縦断面図、第3図はこのエアバッグ装置の分解斜視図である。なお、第2図の右半側はモジュールカバー40を押していない「未押圧」状態に係り、左半側はモジュールカバー40を押圧してホーンを鳴らした「カバー押圧状態」に係る。

【0015】

このエアバッグ装置1は、ステアリングホイールの中央部に設置される運転席用エアバッグ装置である。このエアバッグ装置1は、金属製リテーナ10と、このリテーナ10に対しエアバッグ取付けリング24によって取り付けられたエアバッグ20と、このエアバッグ20を膨張させるためのインフレーター30と、折り畳まれたエアバッグ20を覆っている合成樹脂製のモジュールカバー40等を備えて構成されている。モジュールカバー40

0には溝状のテアラインが設けられている。インフレータ30によってエアバッグ20が膨張するときにモジュールカバー40は該テアラインに沿って割裂する。なお、第2図では、エアバッグ20は外形線のみが示されているが、実際には折り畳まれている。また、第3図では、エアバッグ20はインフレータ差込口22付近のみが示されているが、実際には、エアバッグ20は乗員前方に膨張しうる大きさの袋状である。

【0016】

第3図に明示の通り、リテーナ10は略方形の主板部11を有しており、この主板部11にインフレータ30の差込用開口12が設けられている。この開口12の周縁部には、前記エアバッグ取付リング24から立設されたスタッドボルト25の挿通孔13が設けられている。

【0017】

このリテーナ10の主板部11の外縁からは、図の下方側（乗員と反対方向）へアンカー片14が立設されている。このアンカー片14は、エアバッグ装置1をステアリングホイールに取り付けるためのものである。このアンカー片14にはボルト等の挿通用の開口14aが設けられている。

【0018】

このリテーナ10の主板部11の外縁からは、ほぼ全周（ただし、アンカー片14部分を除く。）にわたって囲壁部15が図の上方側（乗員方向）に立設されている。この囲壁部15の3辺、即ち、乗員側から見て左辺、右辺及び下辺からは、該リテーナ10と一体のブラケット16が立設されている。このブラケット16は、囲壁部15から囲壁部15の起立方向の延長方向（乗員方向）に起立する基部16aと、この基部16aの起立方向の先端から側方（エアバッグ装置1の側方）へ延出する延出部16bとを有する。

【0019】

この延出部16bには金属製のガイド軸50が螺じ込まれる金属製ナット17が溶接により固着されている。

【0020】

この延出部16bからは、立上片16cが乗員方向に立設され、この立上片16cの立上方向先端からは、横方向に横片16dが張り出している。この横片16dはモジュールカバー40の周辺部41aの裏面に対面している。この横片16dに、ホーンスイッチ用接点部材18（第1図）が固着されている。

【0021】

前記エアバッグ20は、そのインフレータ差込口22の周縁部がリテーナ主板部11のインフレータ用開口12の周縁部に重ね合わされ、その上からエアバッグ取付リング24が重ね合わされる。エアバッグ20の該インフレータ差込口22の周縁部に設けられたボルト挿通孔23にスタッドボルト25が挿通される。このスタッドボルト25は、リテーナ10のボルト挿通孔13に挿通される。さらに、このスタッドボルト25は、インフレータ30のフランジ31のボルト挿通孔32に挿通されてナット26（第1図）が締め込まれる。これにより、エアバッグ20及びインフレータ30がリテーナ10に取り付けられる。

【0022】

前記モジュールカバー40は、乗員に対面する主面部41と、この主面部41の裏面から立設された脚片部42とを有する。この脚片部42は、合成樹脂の射出成形により主面部41と一体に成形されたものであり、前記リテーナ10の囲壁部15の外側を取り囲むように略方形の枠形状となっている。なお、主面部41の周辺部41aは、この脚片部42よりも外方に張り出している。

【0023】

この略方形枠状の脚片部42の3面（乗員側から見て左面、右面及び下面）には、それぞれ、脚片部42の起立方向先端から切り込んだ形状の切欠部43が設けられている。この切欠部43は、前記ブラケット16の延出部16bを受け入れるよう構成されている。なお、脚片部42にはリベット孔44が設けられている。

【0024】

この脚片部42に金属製の補強板60が取り付けられている。この補強板60は、脚片部42の先端部に外嵌するように該先端部に沿って延在する基辺部61と、この基辺部61から脚片部42の外側面に沿って乗員方向に立ち上がる門形部62と、この門形部62から側方（エアバッグ装置1の側外方）に張り出す張出片63と、基辺部61から脚片部42の内側面に沿って立ち上がる留付片部64とを有する。基辺部61にはリベット孔65aが設けられている。留付片部64にも、該リベット孔65aと対面してリベット孔が設けられている。

【0025】

この基辺部61は、脚片部42の先端部の外側面に重なりと共に、脚片部42の先端面に回り込むようにL字形断面形状となっている。基辺部61が脚片部42の先端面に当接することにより、補強板60と脚片部42との位置決めが行われる。脚片部42が基辺部61と留付片部64との間に差し込まれ、リベット孔44、65aを通してリベット65が打たれることにより、脚片部42に補強板60が固着される。

【0026】

略コ字形状の前記門形部62は、その内側の縁部が脚片部42の切欠部43の縁部と合致する大きさ及び配置となっており、この門形部62にブラケット16の延出部16bが受け入れられる。

【0027】

この門形部62の上端から張り出す張出片63には、ホーンスイッチ用接点部材67（第1図）が固着されている。また、この張出片63には、ガイド軸50の挿通口68が設けられている。

【0028】

ガイド軸50は、第2図の通り、下端が前記延出部16bのナット17に螺じ込まれて該延出部16bに固着され、該延出部16bから乗員方向に起立している。このガイド軸50の上縁にストッパ部としてフランジ51が設けられている。張出片63のガイド軸挿通口68には合成樹脂等の高摺動性の電気絶縁材料よりなるガイドブッシュ69が内嵌固着されており、ガイド軸50はこのガイドブッシュ69に摺動自在に挿通されている。ガイド軸50のフランジ51と延出部63との間には該ガイドブッシュ69の上部が介在しており、ガイド軸50と張出片63とは絶縁されている。

【0029】

このガイドブッシュ69とブラケット16の延出部16bとの間にコイルスプリング70が介在されている。該コイルスプリング70はガイド軸50を取り巻くように配置されている。ガイドブッシュ69の下部には、下側が小径となる段部が設けられており、コイルスプリング70はこの段部に係合している。このため、コイルスプリング70は張出片63に接触せず、張出片63と延出部16bとは絶縁されている。

【0030】

なお、第2図の右半側に示される通り、コイルスプリング70の押圧力によりフランジ51とガイドブッシュ69とが当接している。第2図の左半側に示す通り、モジュールカバー40を押すと該モジュールカバー40が後退動し、接点部材18、67同士が接触する。このガイド軸50、ガイドブッシュ69、コイルスプリング70及び接点部材18、67によってホーンスイッチ装置が構成されている。

【0031】

このように構成されたエアバッグ装置1においては、モジュールカバー40を押すとモジュールカバー40が補強板60と共にガイド軸50に案内されながら退動し、接点部材18、67が接触してホーンスイッチがONとなり、ホーンが鳴る。モジュールカバー40から手を離すと、スプリング70の反発力によりモジュールカバー40が押し上げられる。

【0032】

自動車の衝突時等にはインフレーター30がガス噴出作動し、エアバッグ20が膨張する

。モジュールカバー 40 はテアラインに沿って開裂し、エアバッグ 20 が車両室内に展開し、乗員を受け止める。

【0033】

このエアバッグ 20 の膨張時には、脚片部 42 に対し第 2 図の上方に向う大きな荷重が加えられる。この荷重により、モジュールカバー 42 は、第 2 図の上方に移動しようとするが、ガイドブッシュ 69 及び張出片 63 がガイド軸 50 のフランジ（ストッパ部）51 に当接することにより、脚片部 42 が上方に移動することが阻止される。

【0034】

このガイド軸 50 は、リテーナ 10 と一体の金属製のブラケット 16 にナット 17 を介して強固に固着されており、また張出片 63 は金属製補強板 60 と一体であり、門形部 62 及び基辺部 61 並びにリベット 65 を介して脚片部 42 と強固に連結されている。このため、脚片部 42 に加えられた荷重は、これらの金属製部材である補強板 60、ガイド軸 50 及びブラケット 16 を介してリテーナ 10 に伝達され、脚片部 42 はリテーナ 10 にしっかりと保持される。

【0035】

特に、この実施の形態にあっては、補強板 60 は方形棒状の脚片部 42 の外側のほぼ全周を周回する棒形状となっており、しかも複数本（この実施の形態では左側 1 本、右側 1 本及び下側 2 本の合計 4 本）のリベット 65 により補強板 60 が脚片部 42 に固定されており、補強板 60 と脚片部 42 との連結は強固である。なお、必要に応じてリベットの本数を増やすことにより、脚片部 42 と補強板 60 との連結強度をさらに高めることもできる。このように補強板 60 が脚片部 42 を取り巻いて連結されているところから脚片部 42 が補強板 60 によって補強された構造となる。このため、脚片部 42 の肉厚をある程度小さくしても、エアバッグ 20 の膨張時の荷重に十分に対抗することが可能である。

【0036】

この実施の形態によると、モジュールカバー裏の構成が簡素化され、モジュールカバーの製造コストが安くなる。また、ホーンスイッチ及びエアバッグを装着したリテーナにモジュールカバーを組み付けることができ、エアバッグ装置の組立が容易になる。

【0037】

第 2 図では、ガイド軸 50 をブラケット 16 の延出部 16b に固着し、張出片 63 のガイド軸挿通口 68 に該ガイド軸 50 が挿通された構成となっているが、第 4 図の通り、ガイド軸 50 を張出片 63 に固着し、ガイド軸挿通口を延出部 16b に設けてもよい。なお、第 2 図と同じく、第 4 図の右半側はモジュールカバー 40 を押していない状態を示し、左半側はモジュールカバー 40 を押した状態を示す。

【0038】

この第 4 図では、ガイド軸 50 の先端の雄ネジ部が挿通される孔が張出片 63 に設けられると共に、この孔と同軸に金属製ナット 17 が張出片 63 の上面側に溶接により固着されている。

【0039】

また、ブラケット 16 の延出部 16b に設けられたガイド軸挿通口にガイドブッシュ 69 が内嵌固定されている。ガイド軸 50 は、延出部 16b の下側から該ガイド軸 50 に挿通され、その先端の雄ネジ部がナット 17 にネジ込まれる。なお、張出片 63 とガイドブッシュ 69 との間にコイルスプリング 70 が介在されている。このコイルスプリング 70 内にガイド軸 50 が挿通されている。コイルスプリング 70 は合成樹脂製ガイドブッシュ 69 の上部の段部に係合しており、延出部 16b に接触していない。ガイド軸 50 の下端のフランジ 51 と延出部 16b との間にはガイドブッシュ 69 の下部が介在しており、ガイド軸 50 は延出部 16b と絶縁されている。従って、延出部 16b と張出片 63 とは絶縁されている。

【0040】

この実施の形態のその他の構成は、前記実施の形態と同一であり、同一符号は同一部分を示している。

【0041】

この実施の形態においても、モジュールカバー40が押されると、第4図の左半側の通り該モジュールカバー40が下方に移動し、接点部材18, 67同士が接触してホーンスイッチがONとなり、ホーンが鳴る。モジュールカバー40から手を離すと、スプリング70の反発力によりモジュールカバー40が第4図の右半側の状態に復帰する。

【0042】

なお、第5図(a)に示すように、前述の第1～3図のエアバッグ装置において、モジュールカバー40の一端側(第5図(a)では左端側)を押圧してホーンスイッチON操作を行った場合、該一端側のホーンスイッチ装置においては、張出片63がコイルスプリング70の付勢力に抗してガイド軸50に沿って下方移動する。これに対し、該モジュールカバー40の他端側(第5図(a)では右端側)のホーンスイッチ装置においては、張出片63は、コイルスプリング70の付勢力によって下方移動が阻止され、ガイドブッシュ69を介してガイド軸50の上端のフランジ部51に対し下側から当接した状態となっている。このため、モジュールカバー40は、該他端側のガイド軸50の上端付近を支点として一端側が下方へ回転する。

【0043】

また、第5図(b)に示すように、上記の第4図のエアバッグ装置において、モジュールカバー40の一端側(第5図(b)では左端側)を押圧してホーンスイッチON操作を行った場合、該一端側のホーンスイッチ装置においては、張出片63がガイド軸50と一体に、且つ該ガイド軸50によって案内されつつ、コイルスプリング70の付勢力に抗して下方移動する。これに対し、該モジュールカバー40の他端側(第5図(b)では右端側)のホーンスイッチ装置においては、コイルスプリング70によって張出片63の下方移動が阻止され、ガイド軸50も、延出部16bのガイド軸挿通口68内を下方移動することなく、その下端のフランジ部51がガイドブッシュ69を介して該延出部16bに対し下側から当接した状態となっている。このため、モジュールカバー40は、該他端側のガイド軸50の下端付近を支点として一端側が下方へ回転する。

【0044】

モジュールカバー40がガイド軸50の上端付近を支点として回転する第1～3図のエアバッグ装置においては、モジュールカバー40がガイド軸50の下端付近を支点として回転する第4図のエアバッグ装置と比べ、第5図(a), (b)の通り、該モジュールカバー40の一端側が押圧された場合に、このモジュールカバー40の該一端側への傾きが小さく、モジュールカバー40の周辺部41aの側方への移動量も小さい。即ち、モジュールカバー40の傾きの支点とモジュールカバー40の周辺部41aとの、該モジュールカバー40の後退移動方向におけるリテーナ10からの高さの差が小さいほど、該モジュールカバー周辺部41aの側方への移動量が小さくなる。

【0045】

このため、このエアバッグ装置が設置されるステアリングホイール(図示略)にあっては、そのモジュールカバー周辺部と、該モジュールカバー40との間のクリアランスが小さくても足りる。また、これにより、このエアバッグ装置付きステアリングホイールを、モジュールカバー40とモジュールカバー周辺部との間のクリアランスが目立ちにくい、見栄えの良いものとすることができる。

【0046】

上記実施の形態は本発明の一例であり、本発明は図示以外の形態をもとりうる。たとえば、コイルスプリング70とガイド軸50とを板バネに置き換え、張出片63と延出部16bとを該板バネで連結してもよい。ホーンスイッチ用接点部材18, 67を感圧導電ゴムに置換してもよい。補強板60と脚片部との連結構成は図示以外としてもよいことは明らかである。

【図面の簡単な説明】

【0047】

【図1】実施の形態に係るエアバッグ装置の斜視図である。

【図 2】 実施の形態に係るエアバッグ装置の断面図である。

【図 3】 実施の形態に係るエアバッグ装置の分解斜視図である。

【図 4】 別の実施の形態に係るエアバッグ装置の分解斜視図である。

【図 5】 モジュールカバーの一端側を押圧した場合における図 1 のエアバッグ装置と図 4 のエアバッグ装置との断面図である。

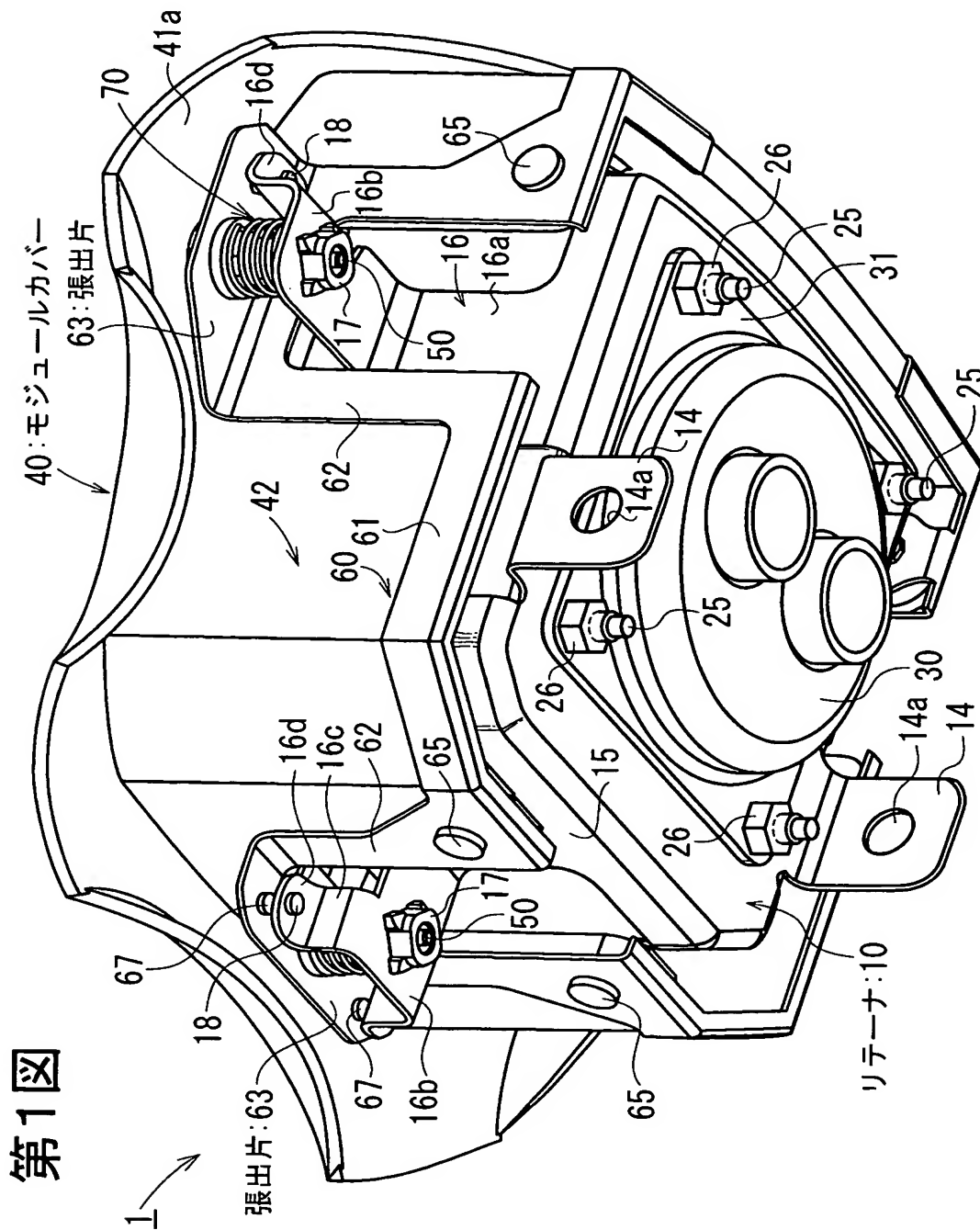
【符号の説明】

【 0 0 4 8 】

- 1 エアバッグ装置
- 1 0 リテーナ
- 1 6 ブラケット
- 1 6 b 延出部
- 1 8 ホーンスイッチ用接点部材
- 2 0 エアバッグ
- 3 0 インフレーター
- 4 0 モジュールカバー
- 4 2 脚片部
- 4 3 切欠部
- 5 0 ガイド軸
- 5 1 フランジ（ストッパ部）
- 6 0 補強板
- 6 1 基辺部
- 6 2 門形部
- 6 3 張出片
- 6 7 ホーンスイッチ用接点部材
- 6 8 ガイド軸挿通口
- 6 9 ガイドブッシュ

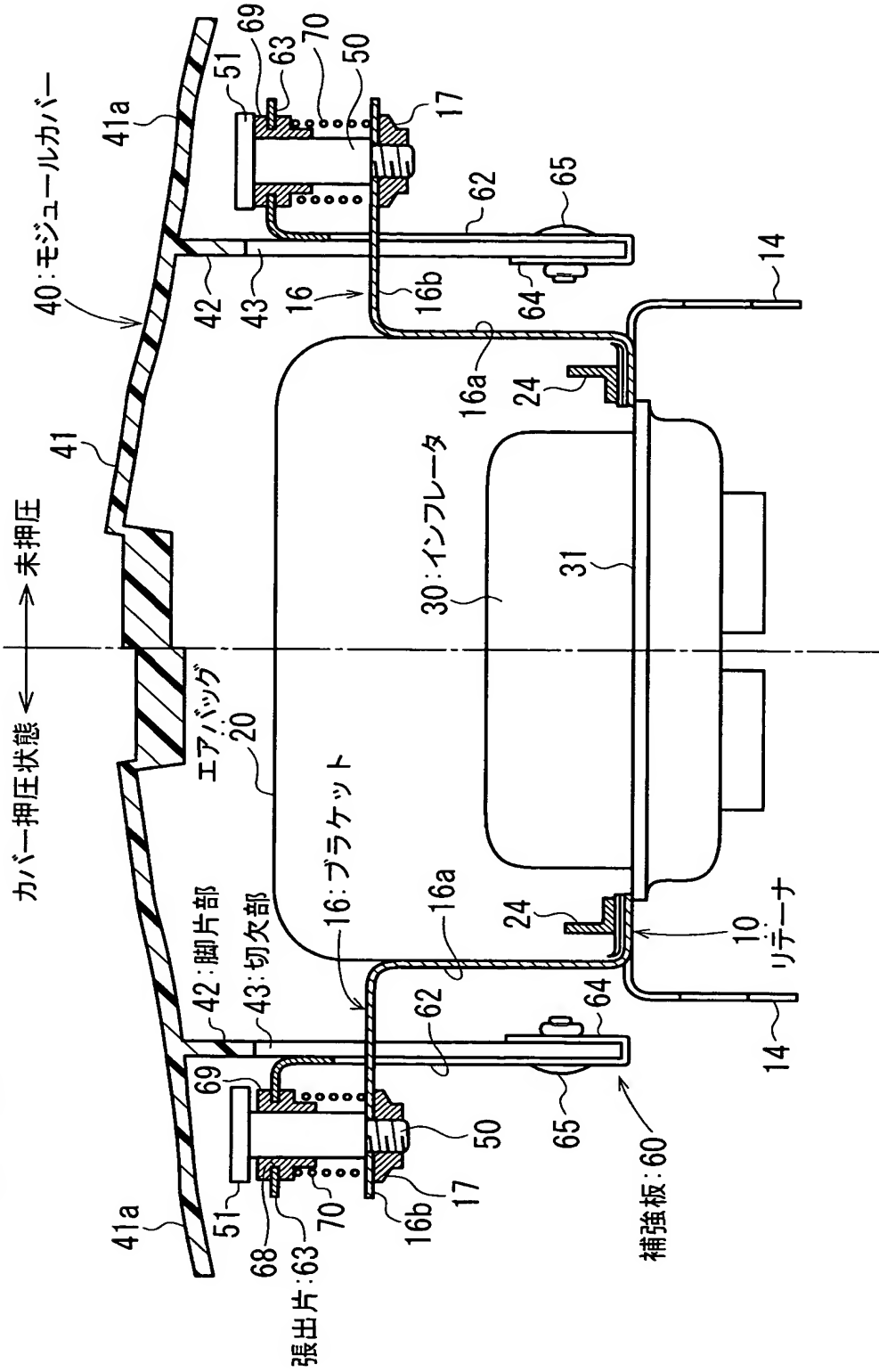
【書類名】 図面

【圖 1】



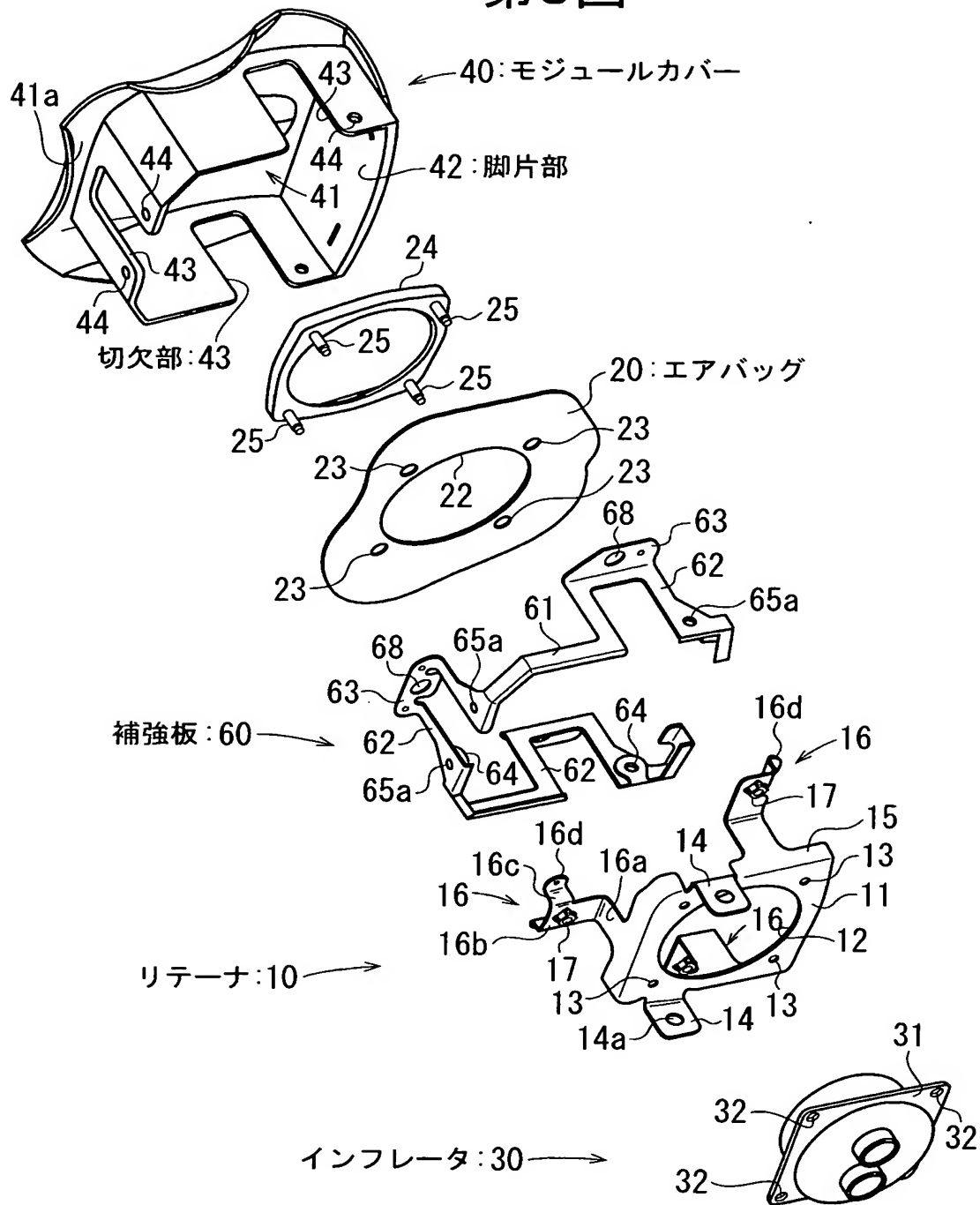
【図 2】

第2図



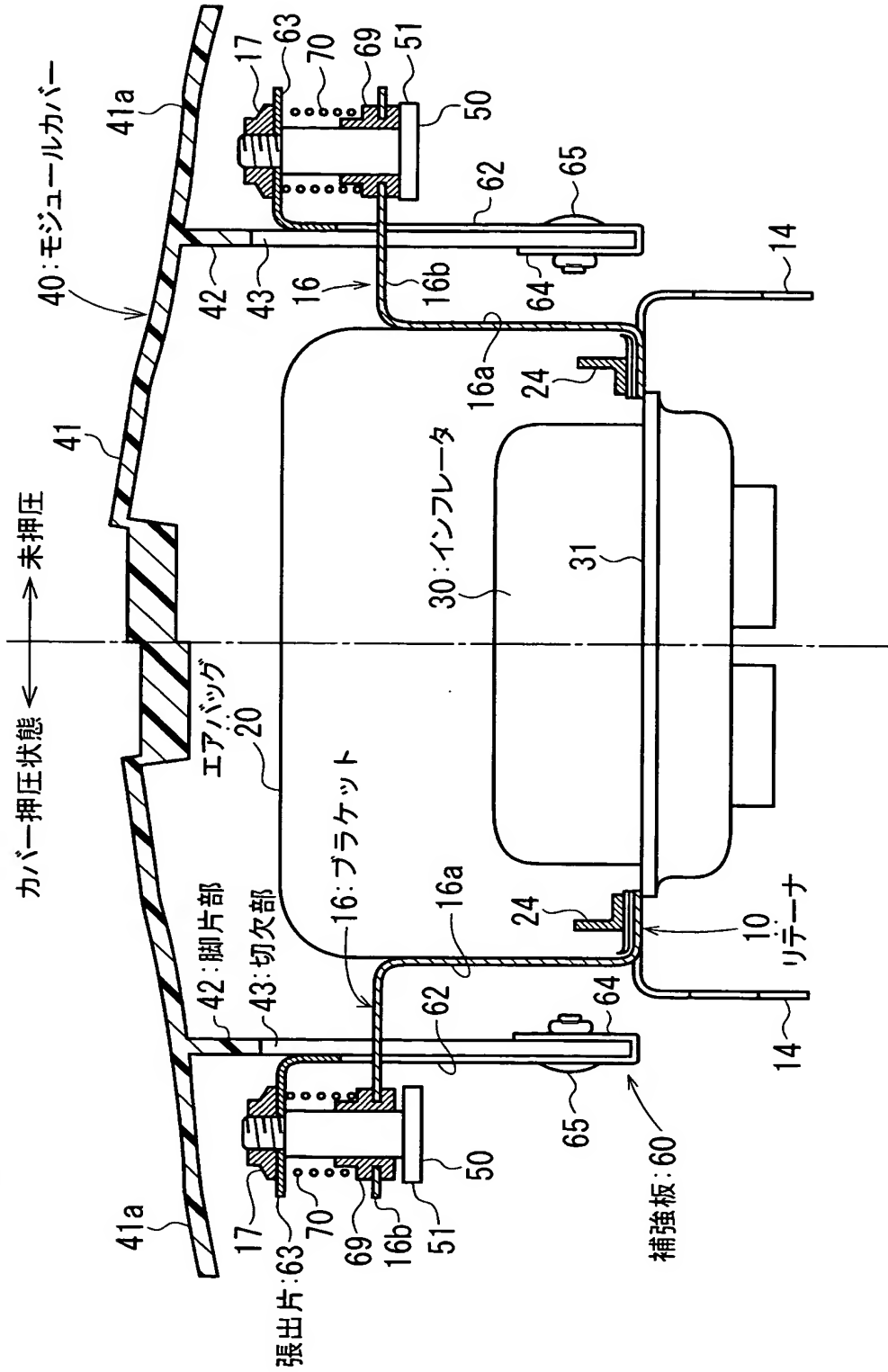
【図 3】

第3図



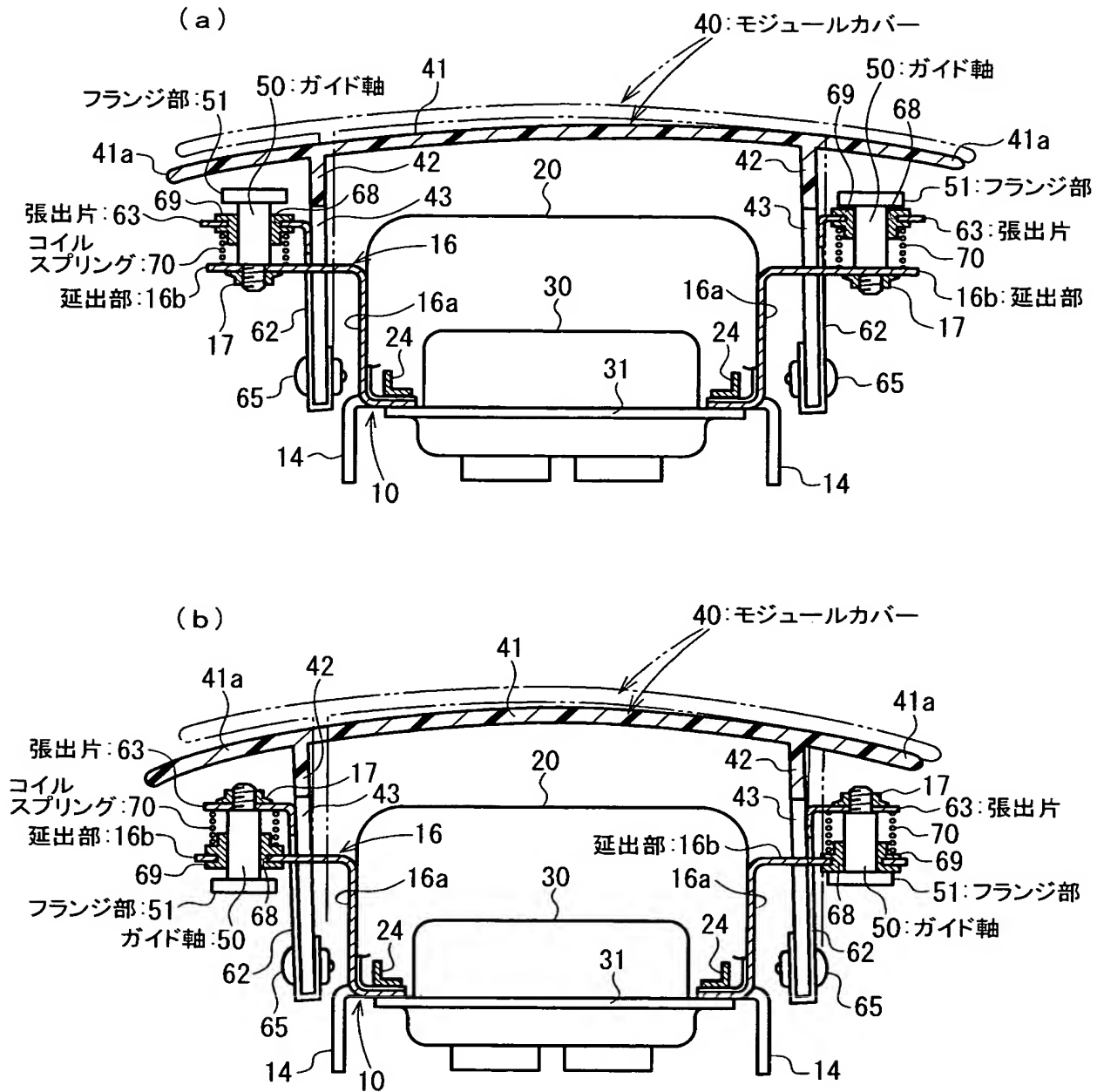
【図 4】

第4図



【図 5】

第5図



【書類名】 要約書**【要約】**

【課題】 モジュールカバーのみが浮動してホーンスイッチをONさせるようにしたエアバッグ装置において、エアバッグ膨張時にもモジュールカバーをリテーナに確実に保持させることができるエアバッグ装置を提供する。

【解決手段】 モジュールカバー 4 0 の脚片部 4 2 に切欠部 4 3 が設けられている。この脚片部 4 2 に補強板 6 0 がリベット 6 5 によって固着されている。補強板 6 0 には張出片 6 3 が一体に設けられている。リテーナ 1 0 にブラケット 1 6 が一体に設けられ、その延出部 1 6 b と張出片 6 3 との間にホーンスイッチが介在されている。

【選択図】 図 2

認定・付加情報

特許出願の番号	特願 2 0 0 3 - 3 2 6 4 0 9
受付番号	5 0 3 0 1 5 4 5 0 3 5
書類名	特許願
担当官	第一担当上席 0 0 9 0
作成日	平成 1 5 年 9 月 2 4 日

< 認定情報・付加情報 >

【提出日】 平成15年 9月18日

特願 2 0 0 3 - 3 2 6 4 0 9

出 願 人 履 歴 情 報

識別番号

[0 0 0 1 0 8 5 9 1]

1. 変更年月日

1 9 9 0 年 8 月 7 日

[変更理由]

新規登録

住 所

東京都港区六本木 1 丁目 4 番 3 0 号

氏 名

タカタ株式会社